Manual mit 6 Schrauben. V3

SUTER RACING TECHNOLOGY AG
Mettlenstrasse 3 · CH-8488 Turbenthal · Switzerland
T +41 52 397 10 60 · F +41 52 397 10 70
www.suterclutch.com
clutch@suterracing.ch

SuterClutch

EINBAUANLEITUNG
USER MANUAL
ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE
MANUEL DE MONTAGE

D

Lieber Kunde,

Wir möchten Sie recht herzlich zum Kauf Ihrer Anti Hopping Kupplung beglückwünschen. Vor dem Einbau sollten Sie unbedingt diese Bedienungsanleitung sorgfältig lesen und folgendes beachten:

Die Funktion der Kupplung ist von der Belagspaketstärke abhängig.
Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Belagspaketstärke dem angegebenen Mass, wie auf der Ersatzteilliste angegeben, entspricht.
Wegen der erhöhten Beanspruchung des Kupplungspakets durch den Anti Hopping Effekt lagern sich zusätzlicher Abrieb und Belagspartikel im Öl ab. Daher sollte das Öl beim Betrieb einer Anti Hopping Kupplung unbedingt öfters als vorgeschrieben gewechselt werden.
Durch die erhöhte Belastung muss das Kupplungspaket öfters kontrolliert werden. Falls das Mass des Belagspakets nicht mehr in der Toleranz gemäss Ersatzteilliste liegt, sind die Reibscheiben zu ersetzen. Bitte beachten Sie, dass speziell beim Rennsporteinsatz eine Abnutzung der Grund- und Druckplatten erfolgt und diese ersetzt werden müssen, wenn mehr als 0.2 mm Abnutzung messbar sind.

Generell gilt: Mehr Rutscheffekt = höherer Verschleiss

GB

Dear customer,

We would like to thank you for choosing this Slipper Clutch. For the installation of the clutch, please read this leaflet thoroughly, following the instructions carefully and being mindful of the following:

The function of the clutch is strongly connected to the plate package thickness.
It is strictly necessary to check the measurement of the package is according the parts list!
Due to the additional slip, the wear of the plate package is higher, leaving debris to contaminate the oil. Therefore you should change the engine oil more regularly than as the normal service instructions describes!
Be aware, that the plate package needs to be controlled from time to time and replaced if the overall dimensions are not according to the parts list!
Also that, especially under racing conditions, wear occurs on the base plate as well as the pressure plate. These parts need replacing if more than 0.2 mm wear can be measured.

In general you need to know: smoother backslip = more wear!

I

Caro cliente,
la ringraziamo per aver scelto questa frizione antisaltellamento della ruota posteriore. Per l'installazione del prodotto è necessaria un'attenta lettura di questo manuale, seguire correttamente le istruzioni di montaggio e tener presente quanto segue:

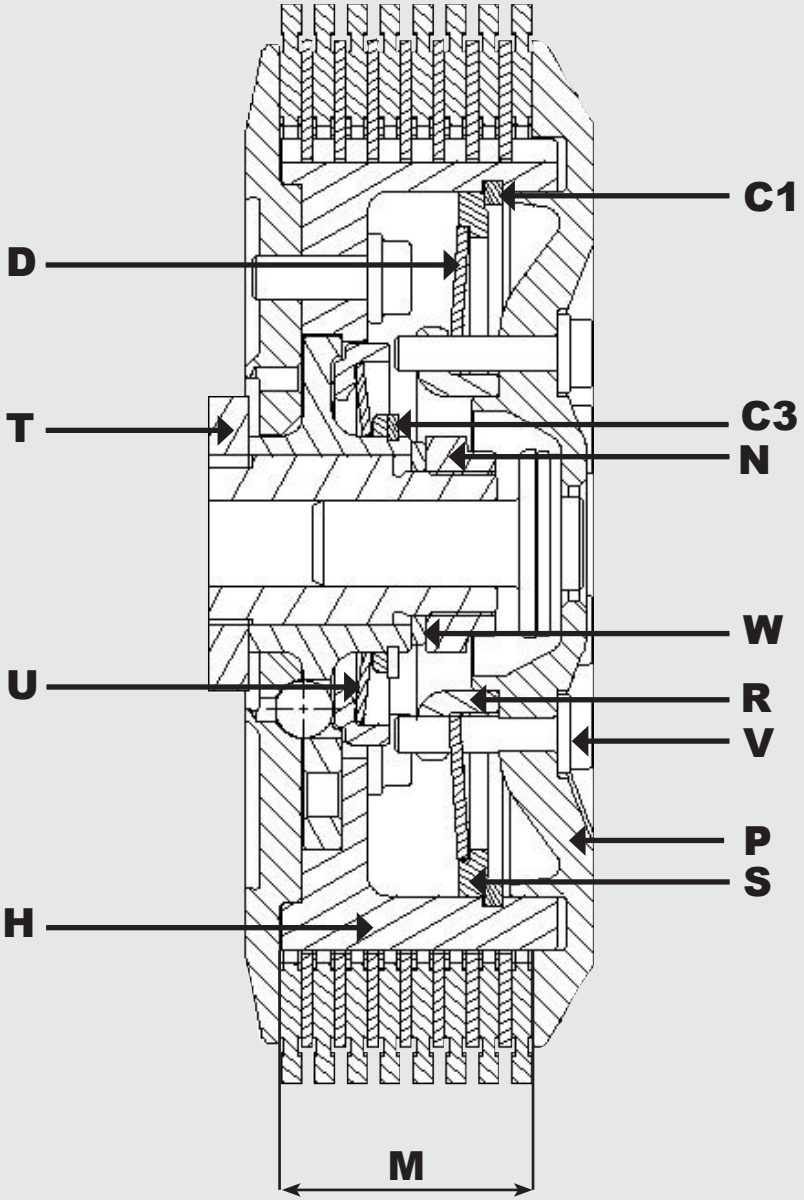
Il funzionamento della frizione e' strettamente connesso allo spessore del pacco dischi.
E' necessario controllare che sia quello riportato nella distinta base.
A causa degli slittamenti addizionali, l'usura dei dischi aumenta e i detriti potrebbero contaminare l'olio. Quindi e' opportuno sostituirlo motore piu' frequentemente di quanto normalmente prescritto dal costruttore.
Dovete anche considerare che lo spessore del pacco dischi deve essere controllato piu' frequentemente e sostituito qualora le dimensioni non siano piu' quelle indicate nel manuale. Bisogna ricordare che, soprattutto in caso di utilizzo durante competizioni, l'usura avviene sia sul piatto spingidisco che sul piatto base. Questi componenti richiedono la sostituzione qualora si riscontrino piu' di 0.2 mm di usura.

In generale dovete ricordare:
maggiore slittamento in staccata = maggiore usura dei dischi!

F

Cher client,

Nous vous félicitons pour l'achat de cet embrayage anti-dribble et nous vous souhaitons beaucoup de plaisir et de succès avec notre produit. Avant le montage, nous vous prions de lire attentivement le manuel de montage et de bien respecter les points décrit ci-dessous :
Le fonctionnement de l'embrayage anti-dribble dépend de l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. C'est pourquoi, il est important que cette épaisseur corresponde à la donnée indiquée sur le fascicule de pièces détachées.
En raison de la haute mise à contribution des disques d'embrayage par le biais de l'embrayage anti-dribble, les disques d'embrayage subissent une abrasion plus prononcée et les particules résultant de cette usure se mélangent à l'huile. C'est pourquoi, il est nécessaire de vidanger le moteur plus souvent que prescrit par le constructeur.
Il est nécessaire de contrôler régulièrement l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. Au cas ou la valeur serait inférieure à la tolérance indiqué dans le fascicule de pièces détachées, il est impératif de remplacer les disques de friction.
Il arrive que, plus particulièrement en usage intensif (compétition), une usure du plateau de pression ou de la cloche d'embrayage nécessite le remplacement de ceux-ci, cela si la valeur est supérieur à 0,2 mm.
Nous pouvons conclure sur cette règle : Plus de glissement = plus d'usure



D

- **H** = Kupplungsnabe
- **T** = Anlaufscheibe
- **D** = Tellerfeder (gross)
- **U** = Tellerfeder (klein)
- **C3** = Seeger (klein)
- **C1** = Seeger (gross)
- **S** = Sicherungsring
- **N** = Mutter
- **R** = Vorspannring
- **V** = Distanzschraube
- **W** = U-Scheibe od. Sicherungsscheibe
- **P** = Druckplatte
- **M** = Belagspaketmass

GB

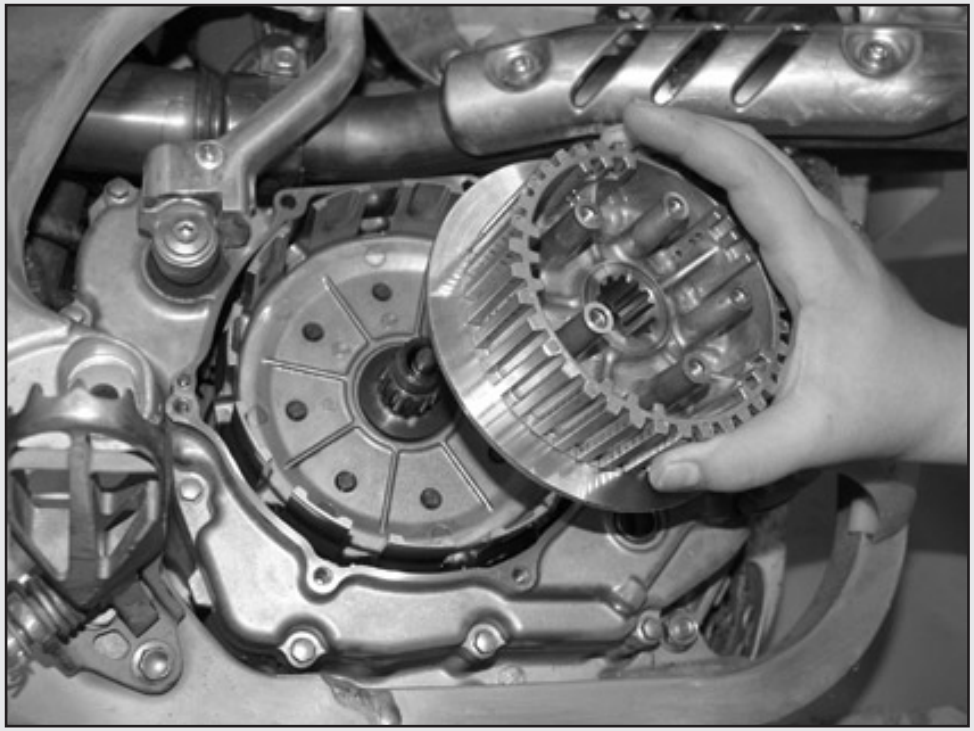
- **H** = Inner hub
- **T** = Thrust Washer
- **D** = Main spring
- **U** = Torque limiter spring
- **C3** = Circlip (small)
- **C1** = Circlip (big)
- **S** = Locking ring
- **N** = Nut
- **R** = Clamp hub
- **V** = Spacing screws
- **W** = Washer or locking washer
- **P** = Pressure plate
- **M** = Plate package thickness

I

- **H** = Mozzo scanalato
- **T** = Rondella assiale
- **D** = Molla a tazza principale
- **U** = Molla antisaltellamento
- **C3** = Anello Seeger (piccolo)
- **C1** = Anello Seeger (grande)
- **S** = Anello di sicurezza
- **N** = Dado
- **R** = Mozzo di fissaggio
- **V** = Viti distanziali
- **W** = Rosetta o rosetta di sicurezza
- **P** = Piatto spingidisco
- **M** = Spessore pacco dischi

F

- **H** = Moyeu d’embrayage
- **T** = Rondelle de distance
- **D** = Rondelle ressort de pression (grande)
- **U** = Rondelle ressort de pression (petite)
- **C3** = Arrêt Seeger (petit)
- **C1** = Arrêt Seeger (grand)
- **S** = Anneau de centrage
- **N** = Écrou
- **R** = Anneau de serrage
- **V** = vis de distance
- **W** = rondelle de calage ou rondelle de sécurité
- **P** = plateau de pression
- **M** = épaisseurs de l’ensemble des disques d’embrayage



D

Hinweis: Diese Einbauanleitung ist für diverse Suterclutch Modelle verwendbar, lassen Sie sich durch bildliche Abweichungen nicht irritieren.

GB

Note: This user manual is used for various Suter Clutch models, please don't be irritated by the different bike models used in the photographs.

I

Avvertenza: Questo manuale d'installazione è utilizzabile per diverse frizioni Suterclutch, non sempre, le foto sono riferite al modello corrispondente.

F

Ces instructions de montages sont valables pour différents modèles de nos embrayages. Ne vous inquiété donc pas, si les représentations illustrées ne correspondent pas à votre modèle.

D

Die nachfolgenden Arbeiten sollten von einer autorisierten Fachwerkstatt vorgenommen werden und müssen strikt befolgt werden.

Demontieren Sie die originale Kupplungsnabe.
Entfetten Sie das Gewinde mit Kontaktspray.

GB

The following work should be carried out by an authorised dealership and should be done exactly as stated.

Remove the original clutch hub. Degrease the thread using a contact cleaner.

I

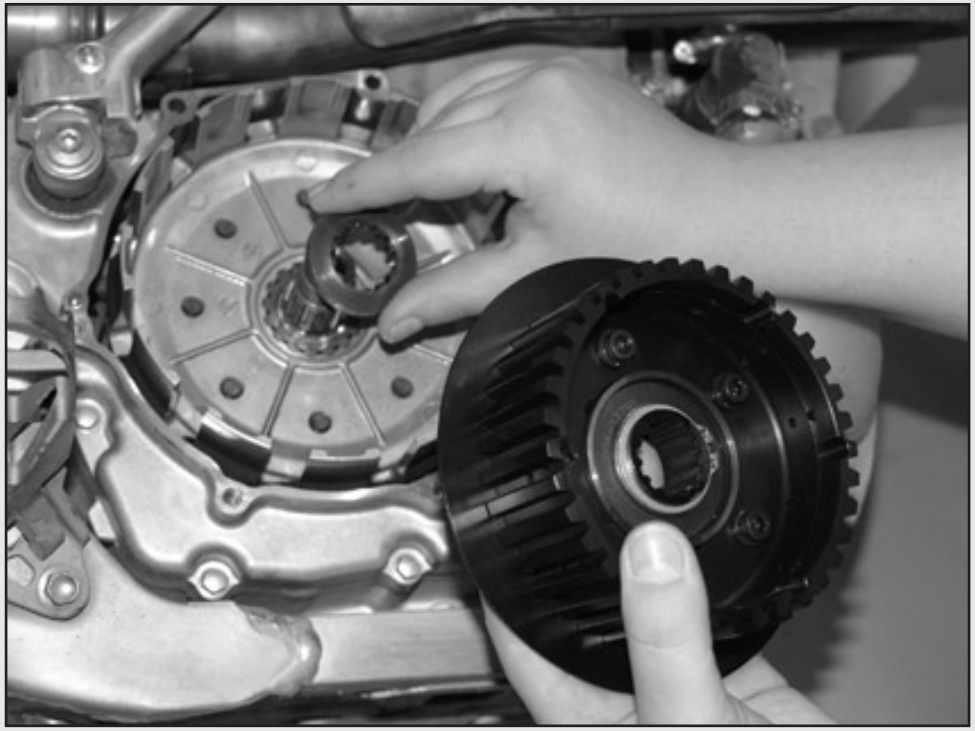
Il seguente lavoro dovrebbe essere eseguito da un rivenditore autorizzato ed eseguito esattamente come indicato.

Togliere il mozzo scanalato originale. Pulire la filettatura dell'albero primario usando contact cleaner.

F

Les travaux suivants doivent être effectués par un atelier autorisé et les instructions suivantes devront être strictement respectées.

Démonter le moyeu d'embrayage d'origine et dégraisser le filetage avec un spray de contact.



D

Die originale Anlaufscheibe **T** bleibt auf der Welle. Bei einigen Kupplungstypen wird diese Anlaufscheibe **T** durch eine zusätzliche, mitgelieferte Scheibe ersetzt oder ergänzt (siehe mitgelieferte Ersatzteilliste).
Schieben Sie nun die vormontierte Kupplungsnabeeinheit **H** auf die Welle.

GB

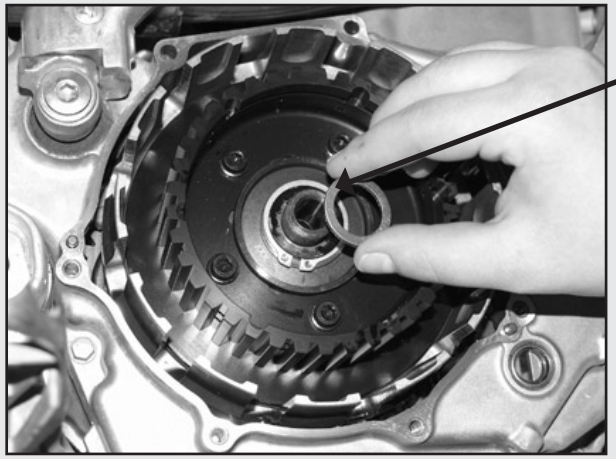
The original Thrust washer **T** remains on the shaft, with the exeption of some clutches where the Thrust washer **T** is to be replaced, or added to, with the provided part (see provided parts list). Now slide the pre-assembled hub unit onto the shaft.

I

La rondella reggispinta originale **T** deve rimanere sull'albero primario, con l'eccezione di alcune frizioni dove la rondella reggispinta **T** deve essere rimpiazzata, oppure aggiunta, utilizzando il pezzo fornito (vedere la distinta materiale allegata). Inserire il mozzo scanalato pre-assemblato **H** sull'albero primario.

F

La rondelle **T** d'origine reste sur l'axe. Sur certains types d'embrayages la rondelle **T** est remplacée ou complétée (se référer a la liste de pièces détachées ci-incluse). Introduire l'unité du moyeu d'embrayage sur l'axe.



D

Bei einigen Kupplungstypen wird eine Unterlegscheibe oder Sicherungsscheibe **W** benötigt (siehe mitgelieferte Ersatzteilliste).
Die Mutter **N** festziehen und mit Loctite Nr. 262, 270 oder 272 sichern.
Das Anzugsmoment der Mutter **N** ist den Motorradherstellerangaben zu entnehmen. Ein Werkzeug, wie auf Seite 9 unten ersichtlich, ist für das Halten des Innenkorbes von Vorteil.

GB

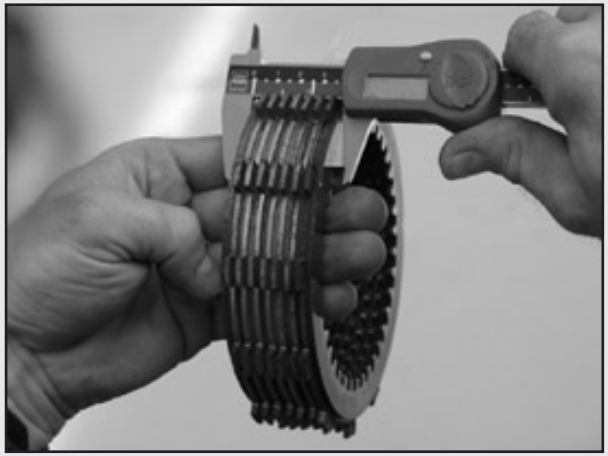
For some clutch types, Washer or locking washer **W** is needed for the installation (see provided parts list). Install and tighten nut **N** using Loctite No. 262, 270 or 272. Nut **N** should be tightened with the correct torque, as stated in the manufacturers handbook. It is advantageous to use a tool to hold the inner hub as seen on the bottom of page 9.

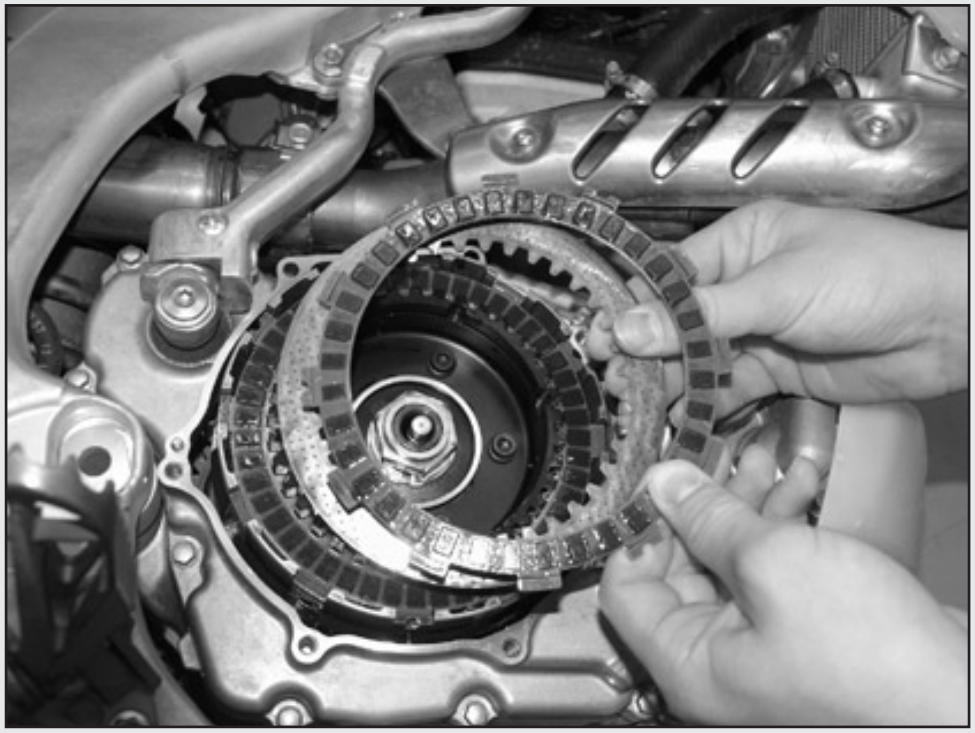
I

Per alcuni modelli, la rosetta o rosetta di sicurezza **W** e' necessaria per l'installazione (vedere la distinta materiale allegata). Installare e serrare il dado **N** applicando Loctite 262, 270 oppure 272 sulla filettatura. La coppia di serraggio del dado **N** deve essere la stessa definita dal costruttore della motocicletta.
Per bloccare il mozzetto scanalato è vantaggioso usare un attrezzo come mostrato a pagina 9.

F

Sur certains types d'embrayage une rondelle de calage ou rondelle de securité **W** est nécessaire (se référer à liste de pièces détachées ci-incluse).
Serrer l'écrou **N** et l'assurer au moyen de Loctite No. 262, 270 ou 272.
Pour une meilleure prise et pour ne pas abîmer votre embrayage, veuillez utiliser les outils appropriés (selon image 3 page 9).
Pour le couple de serrage de l'écrou **N**, veuillez vous référer aux données constructeur du véhicule.





D

Das korrekte Belagspaketmass M, welches der Ersatzteilliste zu entnehmen ist, muss kontrolliert und zwingend eingehalten werden. Das Kupplungspaket ist gemäss der mitgelieferten Ersatzteilliste einzubauen. Die Kupplungsbeläge sind vor dem Einbau einzuölen. Bei Verwendung von anderen Reibbelägen ist die Belagspaketdicke **M** entsprechend der Ersatzteilliste anzupassen. Wenn das Belagspaket nicht mehr dem vorgegebenen Mass **M** entspricht, müssen die Reibbeläge ersetzt werden.

GB

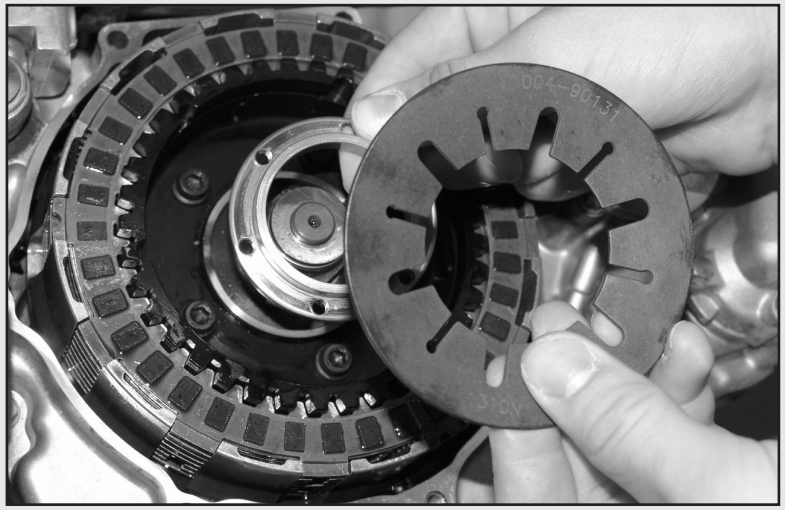
The correct plate package thickness M stated on the parts list must be regularly checked and adhered to. The clutch packet is to be installed according to the parts list provided. Apply oil to the clutch plates before installing them. When using new or different friction plates, remember the package thickness **M** must be according to the parts list. When the plate package thickness **M** is no longer within the tolerance stated on the parts list, the friction plates need replacing.

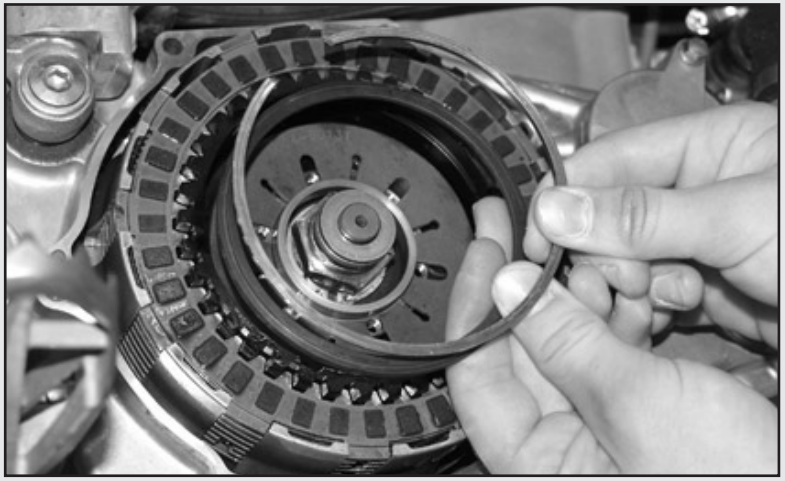
I

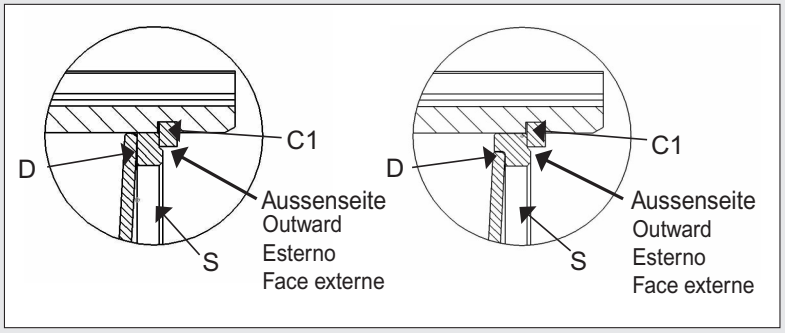
Lo spessore M del pacco dischi, indicato nella distinta materiale, deve essere regolarmente controllato e corretto. Il pacco dischi deve essere composto come definito nella distinta materiale. Applicare olio sui dischi frizione prima di installarli. In caso di utilizzo di dischi frizione nuovi oppure diversi dagli standard, bisogna ricordarsi di ripristinare il corretto spessore **M** del pacco dischi. Nel caso in cui lo spessore **M** del pacco dischi non sia piu' in tolleranza, bisogna sostituirlo.

F

L'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage doit impérativement être mesuré et strictement respecté comme indiqué dans la liste de piéces détachées ci-incluse. Le montage des disques d'embrayage doit se faire selon la liste de pièces détachées annexée. Avant le montage, veuillez à bien huiler les disques d'embrayage. Au cas ou d'autres disques de friction serait utilisés, veuillez à bien respecter l'épaisseur **M** de l'ensemble des disques d'embrayage. Si l'épaisseur **M** de l'ensemble des disques d'embrayage ne correspond plus à la valeur prescrite, les disques de frictions doivent être remplacés.







D

Einsetzen des Vorspannringes **R** und der Tellerfeder **D**. Anschliessend wird der Sicherungsring **S** montiert. Bitte achten Sie genau darauf, dass der Sicherungsring **S** gemäss der entsprechenden Skizze, siehe Seite 13 unten, montiert wird. Danach Seegerring **C1** in die Nut einsetzten und auf guten Sitz überprüfen.

GB

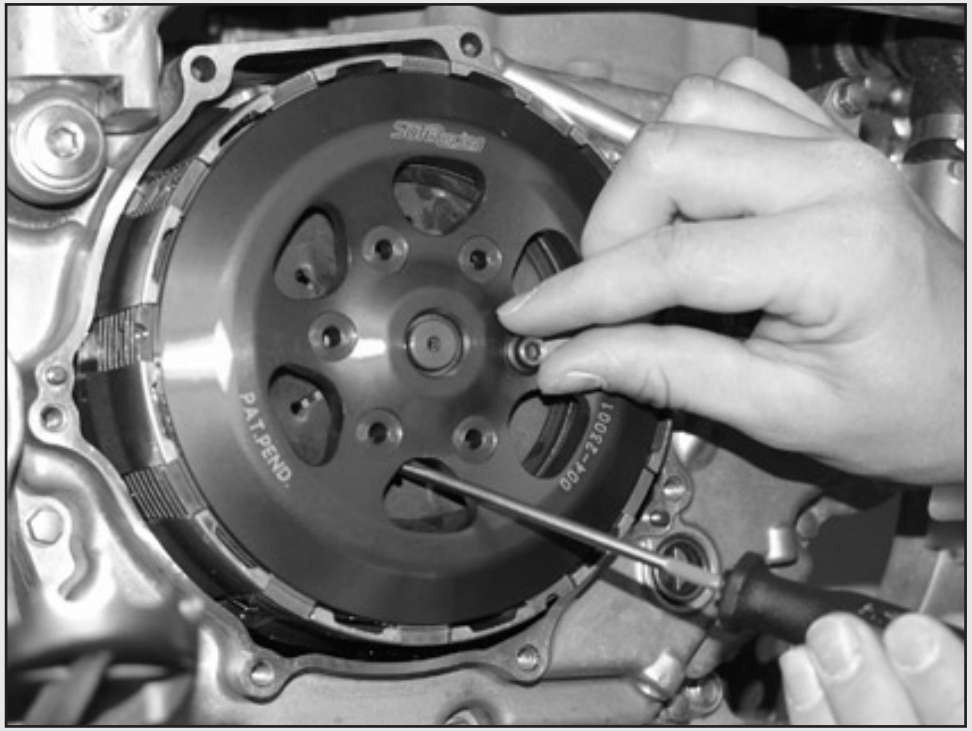
Install the Clamp hub **R** and the Main spring **D**. Subsequently the locking ring **S** is to be installed. When fitting the Locking ring **S**, ensure that the ring is properly seated so that the stepped side is facing outwards (see appropriate sketch, page 13 below). Now fit the Circlip **C1** (big) making sure that it sits properly in the groove.

I

Montare il mozzo di fissaggio **R** e la molla principale **D**. Installare successivamente l'anello di sicurezza **S**. Durante l'installazione dell'anello di sicurezza **S** bisogna assicurarsi che sia posizionato correttamente con il gradino verso l'esterno (vedi disegni a pag.13, in basso). Installare l'anello Seeger **C1** nella cava assicurandosi che sia inserito dell'apposita sede.

F

Introduire le moyeu de fixation **R** et la rondelle (ressort) de pression grande **D**, dans le moyeu d'embrayage **S**. A ce stade, monter l'anneau de centrage **S**. Lors du montage de l'anneau de centrage S, veuillez vous assurer qu'il est monté comme indiqué au schéma sur page 13 en bas. Monter l'arrêt Seeger (grand) **C1** dans sa gorge et contrôler sa bonne assise.



D

Vor dem Aufsetzen der Druckplatte **P** ist das originale Drucklager und der originale Druck-oder Zugpilz einzusetzen. Druckplatte **P** aufsetzen und auf dem Innenkorb positionieren. Mit einem kleinen Schraubenzieher die Tellerfeder **D** und den Vorspannring **R** so positionieren, dass die Distanzschrauben **V** durch die Löcher in der Druckplatte **P** und die breiten Schlitze in der Tellerfeder **D** mit dem Vorspannring **R** verschraubt werden können. **Achtung:** Die Funktion der Kupplung ist abhängig von den Distanzschrauben **V**. Es dürfen deshalb nur originale Distanzschrauben **V** verwendet werden!

GB

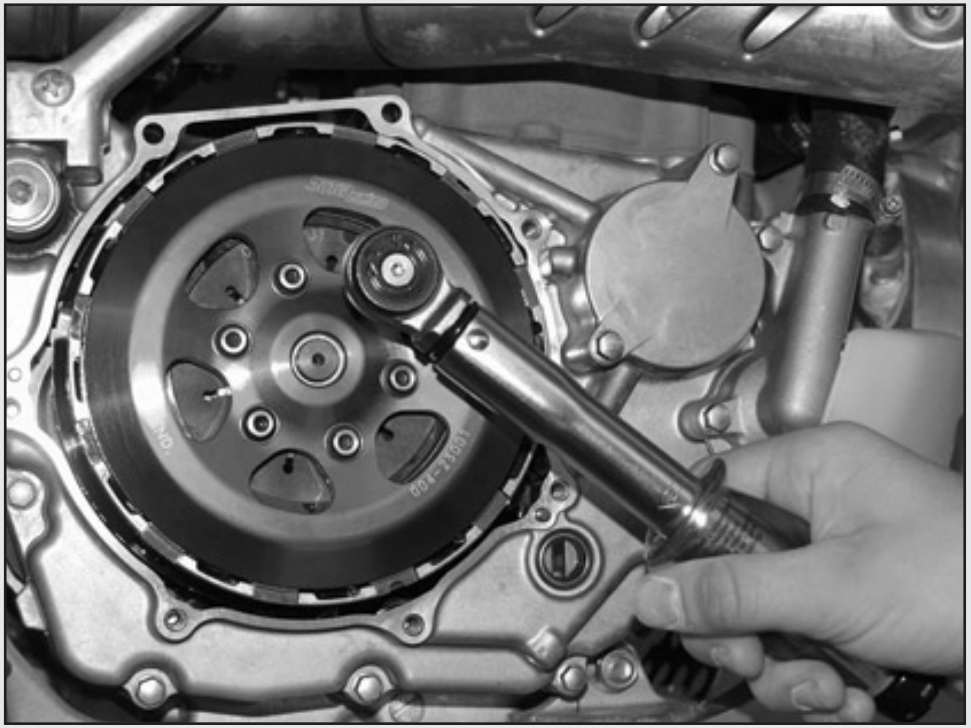
Before mounting pressure plate **P**, the original pressure plate bearing along with the push / pull rod bearings need to be fitted. Mount the pressure plate **P** and position it on the inner hub. Using a small screwdriver position Main spring **D** and Clamp hub **R**, so that the spacing screws **V** can be screwed through the pressure plate and the wider slots in the Main spring **D** into Clamp hub **R**, securing the pressure plate. **ATTENTION:** The smooth function of the clutch depends on the exact length of the spacing screws **V**. For this reason, only original spacing screws **V** can be used.

I

Prima di assemblare il piatto spingidisco **P** bisogna installare il cuscinetto reggispinta originale, completo di eventuale puntalino. Installare il piatto spingidisco **P** e posizionare sul mozzo scanalato. Utilizzando un piccolo cacciavite posizionare la molla principale **D** ed il mozzo di fissaggio **R** cosi' da permettere alle viti distanziatrici **V** di essere avvitate attraverso le scanalature larghe della molla principale **D**.
Attenzione: il funzionamento dolce e regolare della frizione dipende dall'esattezza della lunghezza delle viti distanziatrici **V**. Per questo motivo, utilizzare solo viti distanziatrici originali.

F

Avant de monter le plateau de pression **P**, introduire le roulement axial ainsi que la butée de débrayage d'origine. Monter le plateau de pression **P** en veillant qu'il s'engrène dans les cannelures du moyeu. Avec un petit tournevis, faites tourner la rondelle ressort de pression (grande) **D** de telle sorte que les vis de distance **V** puissent passer entre les larges ouvertures de la rondelle ressort de pression (grande) **D** et se visser dans l'anneau de serrage **R**.
Attention: le fonctionnement de l'embrayage est dépendant de la longueur des vis de distances **V**. Il est donc impératif d'utiliser uniquement les vis de distance **V** d'origine!



D

Die Distanzschrauben **V** gleichmässig übers Kreuz anziehen “NICHT EINSEITIG”! und mit einem Anzugsmoment von 8Nm festziehen.
Zur mechanischen Endkontrolle Kupplungshebel ziehen. Die Druckplatte **P** muss sich nun frei bewegen. Bei der Montage des Motorgehäusedeckels sind allfällige Motorradherstellerangaben zu berücksichtigen. Dichtflächen entfetten und eine neue Dichtung verwenden. Vor dem Starten ist der Ölstand und die Dichtheit zu kontrollieren. Gegebenenfalls das Spiel am Kupplungshebel oder am Kupplungskabel nachjustieren.

GB

Tighten the Spacing screws **V** in a cross motion, one on one side, then the other… NOT ONESIDED! tighten the screws with 8Nm.
For a final check, pull the clutch lever. The pressure plate should move axially separating the clutch packet. When fitting the clutch cover, please follow the manufacturer’s instructions. Ensure that the gasket surfaces are well degreased and that new gaskets are used. Before starting, check the oil levels and if necessary adjust the play on the clutch lever and / or the clutch cable.

I

Serrare le viti distanziatrici **V** in diagonale, prima una su di un lato, poi un’altra su...NON SULLO STESSO LATO! Utilizzare coppia di serraggio di 8Nm.
Per un controllo finale, tirare la leva della frizione nuovamente. Il piatto spingidisco dovrebbe ruotare liberamente. Per l’installazione del coperchio frizione, seguire le istruzioni del costruttore del motociclo.
Controllare che la superficie di appoggio della guarnizione di tenuta sia ben sgrassata. Utilizzare una guarnizione nuova. Prima di mettere in moto, controllare il livello olio ed aggiustare il gioco della leva frizione, se necessario.

F

Approcher les vis de distance **V** en les serrant en croix régulièrement “PAS SEULEMENT D’UN CÔTÉ!” et serrer toutes les vis avec un couple de 8Nm.
Pour le contrôle mécanique d’un montage correct, tirer le levier d’embrayage. Le plateau de pression **P** doit maintenant pouvoir se mouvoir librement.
Lors du montage du carter d’embrayage, veuillez respecter les indications du constructeur de votre véhicule. Dégraisser le plan de joint et utiliser un nouveau joint de carter. Avant le démarrage, veuillez contrôler l’étanchéité ainsi que le niveau d’huile. Et bien sûr ajuster le jeu au levier ou au câble d’embrayage.

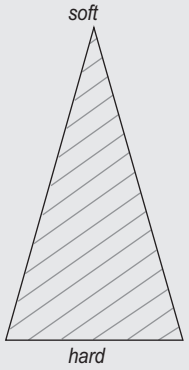
D

ANTI HOPPING BEREICH EINSTELLEN

Die Werkseinstellung des Anti Hopping Bereichs ist bei Testfahrten ermittelt worden.
Mittels der kleinen Tellerfeder **U** kann jedoch das Anti Hopping jedem Fahrstil optimal angepasst werden.
Für den Motocross Sport wird primär die Tellerfeder **U** mit dem Code XXX empfohlen.
Zusätzliche Tellerfedern **U** können gemäss untenstehender Liste optional erworben werden.

Zum Ändern des Anti Hopping Effekts demontieren Sie die Druckplatte **P**, den grossen Seeger **C1**, den Sicherungsring **S**, die Tellerfeder **D** sowie den Vorspannring **R**. Entfernen Sie den kleinen Seeger **C3**. Tauschen Sie nun die kleine Tellerfeder **U**.
Die Anti Hopping Tellerfedern sind nummeriert von weich (Nr. 1) bis hart (Nr. 5). Für sanfteres Ansprechen verwenden Sie eine weichere Tellerfeder **U** (kleinere Nr.).

Code	Kraft	Art. Nr. Ø 50	(Art. Nr. Ø 54)
XXX	750N	004-50075	(004-54075)
XX	850N	004-50085	(004-54085)
X	950N	004-50095	(004-54095)
1	1100N	004-50110	(004-54110)
2	1300N	004-50130	(004-54130)
3	1500N	004-50150	(004-54150)
4	1700N	004-50170	(004-54170)
5	1900N	004-50190	(004-54190)
6	2100N	004-50210	(004-54210)



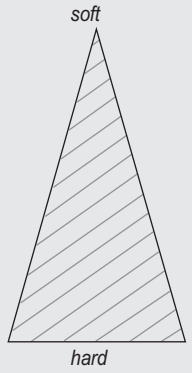
GB

ANTI HOPPING RANGE ADJUSTMENT

The factory setting of this Slipper Clutch was determined through a range of various tests. However by changing the small torque limiter spring **U**, the Anti- Hopping effect can be adapted to suit each driving style optimally. For motocross sport, the torque limiter spring with the code XXX is recommended.
Additional torque limiter springs **U**, as listed below, can also be purchased.

To change the Anti-Hopping effect, remove pressure plate **P**, circlip (big) **C1**, locking ring **S**, main spring **D** and the clamp hub **R**. Remove the small circlip **C3**. Exchange the torque limiter spring U. The Anti-Hopping torque limiter springs are numbered from soft (Nr 1.) to hard. (Nr 6.) For a gentler response, use a softer torque limiter spring **U**. (Lower Nr.).

Code	Strength	Part. No. Ø 50	(Part.No. Ø 54)
XXX	750N	004-50075	(004-54075)
XX	850N	004-50085	(004-54085)
X	950N	004-50095	(004-54095)
1	1100N	004-50110	(004-54110)
2	1300N	004-50130	(004-54130)
3	1500N	004-50150	(004-54150)
4	1700N	004-50170	(004-54170)
5	1900N	004-50190	(004-54190)
6	2100N	004-50210	(004-54210)



I

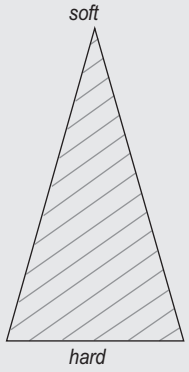
MESSA A PUNTO DEL SISTEMA DI ANTISALTELLAMENTO.

Il kit di antisaltellamento viene messo a punto dal produttore.
È comunque possibile, mediante la sostituzione della piccola molla di antisaltellamento **U**, mettere a punto diversamente il sistema, per adattarsi a tutte le condizioni e stili di guida.
Per l'utilizzo nel motocross si suggerisce di utilizzare la molla identificata con il codice XXX.
Ulteriori molle di antisaltellamento **U** sono acquistabili, utilizzando per l'ordine i codici allegati.

Per cambiare la messa a punto del sistema, rimuovere il piatto spingidisco **P**, il grosso anello Seeger **C1**, l'anello di sicurezza **S**, la molla a tazza **D** e il mozzo di fissaggio **R**.

Togliere il piccolo anello Seeger **C3**. Sostituire la molla di antisaltellamento **U**. Queste molle sono numerate dalla morbida (N.1) alla dura (N.6). Per ottenere minore freno motore, utilizzare una molla più morbida.

Cod	Carico	Num. cat. Ø 50	(Num. cat. Ø 54)
XXX	750N	004-50075	(004-54075)
XX	850N	004-50085	(004-54085)
X	950N	004-50095	(004-54095)
1	1100N	004-50110	(004-54110)
2	1300N	004-50130	(004-54130)
3	1500N	004-50150	(004-54150)
4	1700N	004-50170	(004-54170)
5	1900N	004-50190	(004-54190)
6	2100N	004-50210	(004-54210)



F

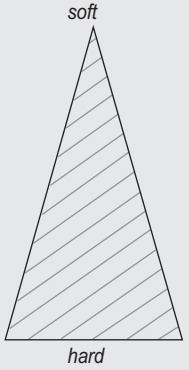
PLAGE DE RÉGLAGE DU SYSTÈME ANTI-DRIBBLE

Des test routier ont permis de prédéfinir le réglage d'usine de l'embrayage anti-dribble. La rondelle de pression **U** peut être optimisé suivant le style de conduite .

Différentes rondelles de pression **U** sont livrable en option, veuillez vous référer à la liste ci-dessous.

Pour modifier l'effet du système anti-dribble démonter le plateau de pression **P**, l'arrêt Seeger **C1**, l'anneau de centrage **S**, la rondelle de pression **D** et la moyeu de fixation **R**. Enlever le petit arrêt Seeger **C3**. Échanger la rondelle de pression **U**. Les rondelles de pression de l'embrayage anti-dribble sont numérotées de faible (n° 1) à dur (n° 5). Pour un débrayage plus doux, utiliser une rondelle de pression **U** plus faible (n° plus petit).

Code	Pression	N. d'article Ø 50	(N. d'article Ø 54)
XXX	750N	004-50075	(004-54075)
XX	850N	004-50085	(004-54085)
X	950N	004-50095	(004-54095)
1	1100N	004-50110	(004-54110)
2	1300N	004-50130	(004-54130)
3	1500N	004-50150	(004-54150)
4	1700N	004-50170	(004-54170)
5	1900N	004-50190	(004-54190)
6	2100N	004-50210	(004-54210)



D

FEHLERSUCHE

Problem: Kupplung rutscht beim Beschleunigen!
-Fehler: Nicht originale Distanzschrauben V verwendet
-Lösung: Originale Distanzschrauben V gemäss Ersatzteilliste verwenden
-Fehler: Falsches Motorenöl verwendet
-Lösung: Motorenöl für Nasskupplungen verwenden
-Fehler: Das Belagspaketmass entspricht nicht dem Sollwert
-Lösung: Belagspaket auf Sollmass bringen gemäss Einbauanleitung
-Fehler: Belagspaket ist verschlissen
-Lösung: Belagspaket ersetzen
-Fehler: Durch Leistungssteigerung hat Motor mehr Leistung als Original
-Lösung: Eine stärkere Hauptfeder (grosse Tellerfeder) verwenden
-Fehler: Grundplatte und/oder Druckplatte sind eingelaufen und verschlissen
-Lösung: Verschlissene Teile ersetzen

Problem: Kupplung trennt nicht sauber!
-Fehler: Kupplungskabel hat motorenseitig oder am Hebel zuviel Spiel
-Lösung: Spiel kontrollieren und nachjustieren
-Fehler: Belagspaket ist überhitzt und die Innenlamellen sind deformiert
-Lösung: Belagspaket ersetzen

Problem: Der Anti-Hoppingeffekt hat sich stark verändert!
-Fehler: Kupplungskorb, Innenkorb oder Belagspaket ist verschlissen
-Lösung: Verschlissene Teile ersetzen
-Fehler: Die Spannung der kleinen Tellerfeder lässt nach
oder die Grundplatte ist verschlissen
-Lösung: Verschlissene Teile ersetzen

Problem: Anti-Hoppingeffekt ist zu hart / weich!
-Lösung: Kleine Tellerfeder durch eine Weichere bzw. Härtere ersetzen

Hinweis: Die kleine Tellerfeder ist nur für den Anti-Hoppingeffekt zuständig!
Die Distanzschrauben V haben eine exakte Länge und dürfen nur durch originale Distanzschrauben V ersetzt werden!
Tipp: Diverse Motorradhersteller bieten Stahllamellen in verschiedenen Dicken an, mit welchen das zu dünne Kupplungspacket wieder unserem Belagspaketmass angepasst werden kann.

Aktuelle Daten finden Sie unter www.suterclutch.com

GB

TROUBLE SHOOTING

Problem: clutch slipping during hard acceleration!
-Problem: Unoriginal spacing screws V being used
-Solution: Use the original spacing screws found in the parts list
-Fault: incorrect engine oil
-Solution: use oil for wet clutches
-Fault: plate package thickness not according to specification
-Solution: adjust plate package thickness according to user manual
-Fault: plate package worn out
-Solution: replace plate package
-Fault: engine has more power than the standard version
-Solution: change main disc spring to next harder spec.
-Fault: ground or pressure plate worn out due to mileage
-Solution: replace worn out parts

Problem: clutch will not disengage properly (hard to find neutral / shift down)!
-Fault: clearance on clutch cable / lever to big
-Solution: check and adjust clearance
-Fault: plate package overheated / steel plates deformed
-Solution: replace plate package

Problem: anti hopping change behavior!
-Fault: due to high mileage base plate or torque limiter spring worn out
-Solution: replace worn out parts
-Fault: basket, inner hub and / or plate package worn out
-Solution: replace worn out parts

Problem: anti hopping effect too soft / hard!
-Solution: replace torque limiter spring with a harder / softer one

Note: the sole function of the small torque limiter spring is for adjustment of the anti-hopping range. The spacing screws V are made to an exact measurement and are only to be replaced with original parts!

Tip: several bikes manufacturers have optional steel clutch plates in different thicknesses available.
Please consider this fact, if you need to adjust the plate package thickness.

For up-dates check www.suterclutch.com

I

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DI MESSA A PUNTO

Problema: La frizione slitta durante le accelerazioni piu' violente.

- Possibile causa: viti distanziatrici V non originali.
- Soluzione: utilizzare le viti distanziatrici originali indicate nella distinta materiale
- Possibile causa: olio motore Incorretto.
- Soluzione: utilizzare olio motore specifico per frizioni in bagno d'olio.
- Possibile causa: spessore del pacco dischi non corrispondente alle specifiche.
- Soluzione: aggiustare lo spessore del pacco dischi secondo le specifiche del manuale utente.
- Possibile causa: piatto spingidisco usurato.
- Soluzione: sostituire il piatto spingidisco usurato con uno nuovo.
- Possibile causa: il motore e' piu' performante dell'originale.
- Soluzione: sostituire la molla a disco principale con quella di uno step piu' dura.
- Possile causa: pacco dischi usurato.
- Soluzione: sostituire il pacco dischi con uno nuovo.

Problema: La frizione non disinnesta correttamente (difficolta' a trovare il folle/ scalare).

- Possibile causa: giovo leva frizione/ cavo frizione troppo grande.
- Soluzione: controllare e aggiustare.
- Possibile causa: pacco dischi surriscaldato/ dischi frizione in acciaio deformati.
- Soluzione: sostituire il pacco dischi completo.

Problema: l'antisaltellamento cambia comportamento durante il funzionamento.

- Possibile causa: mozzo scanalato/ molla antisaltellamento usurati a causa del chilometraggio.
- Soluzione: sostituire i particolari usurati.
- Possibile causa: campana, mozzo centrale o pacco dischi usurati.
- Soluzione: sostituire i componenti usurati.

Problema: Freno motore eccessivo/ inesistente.

- Soluzione: sostituire la molla antisaltellamento con una piu' soffice/ dura.

Nota: l'unica funzione della molla a tazza piu' piccola e' di controllare il funzionamento del sistema di antisaltellamento. Le viti distanziatrici V sono realizzate con estrema precisione e vanno sostituite solo con ricambi originali.
Consiglio: molti costruttori hanno disponibili a ricambio dischi condotti di spessore differente. Vi consigliamo di verificare la disponibilita', in quanto potrebbero essere necessari per settare correttamente lo spessore del pacco dischi.

Per aggiornamenti controllare periodicamente www.suterclutch.com

F

AIDE AU DIAGNOSTIQUE

Problème: l'embrayage patine lors de l'accélération!

-cause: utilisation de vis de distance V autre que l'originale
-solution: utiliser les vis de distance V original en vous référant a la liste de pièces
-cause: utilisation d'une huile moteur non-adaptée
-solution: utiliser une huile moteur adapté pour embrayage
-cause: l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage est inférieure à la limite minimale.
-solution: amener la dimension à la mesure prescrite dans le manuel de montage.
-cause: usure des disques d'embrayage
-solution: remplacer les disques d'embrayage usés
-cause:en raison de modifications sur le moteur, celui-ci a plus de puissance que d'origine
-solution: utiliser un ressort principal plus fort rondelle (ressort) de pression grande)
-cause: plateau de pression et/ou le moyeu d'embrayage est usé et hors côte.
-solution: remplacer les pièces défectueuses

Problème: l'embrayage ne se découple pas comme correctement!

-cause: jeu trop important du câble d'embrayage, côté moteur ou au levier d'embrayage
-solution: contrôler le jeu et ajuster
-cause: l'ensemble des disques d'embrayage a surchauffé et les disques métalliques sont déformés.
-solution: remplacer les disques d'embrayage déformés

Problème: l'effet anti-dribble a fortement changé!

-cause: la cloche, le moyeu ou l'ensemble des disques d'embrayage est usé,
-solution: remplacer les pièces défectueuses
-cause: la tension de la petite rondelle (ressort) de pression est affaibli ou le moyeu d'embrayage est usé
-solution: remplacer les pièces défectueuses

Problème: l'effet anti-dribble est pas assez ou trop marqué!

-solution: remplacer la rondelle ressort contre une plus dur ou plus tendre.
Remarque: uniquement la petite rondelle ressort est utilisé pour l'effet anti-dribble! La vis de distance V ont une longueur spécifique et doivent être remplacé uniquement par une vis de distance V d'origine !
Tipp: divers constructeurs de motos offrent différente épaisseur de disque d'embrayage métallique qui peuvent être utilisé afin d'atteindre l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage préconisé.

Vous trouverez toutes les mises à jours sur le site www.suterclutch.com